



## Status på el-færgeprojektet november 2024

Kommunalbestyrelsen vedtog d. 11. oktober 2023 at fortsætte projektet om udvikling og gennemførelse af udbud af en standardfærge model D37-10. Konsortiet bag standardfærgerne har siden arbejdet videre med detaljering af design, og oplæg til udbud af 5 færges til 5 kommuner - Aalborg, Slagelse, Svendborg, Odde og Faaborg-Midtfyns Kommune.

Under det videre arbejde, som også omfatter detaljering af projektbudgetterne, stod det klart, at der måtte forventes betydelige prisstigninger for bygning af færgerne i forhold til tidligere estimater. Stigningerne er især drevet af udviklingen i den globale værftsbranche som følge af inflation og efterspørgsel på bygning af militærfartøjer. Samlet set blev projektbudgettet vurderet til en forøgelse på 38%.

Som følge af ovenstående prisstigninger er der forhandlet en alternativ finansieringsløsning på plads med konsortiet, som Økonomiudvalget godkendte d. 24. juni 2024. Hovedelementerne i den ny finansieringsmodel er:

- 1) Færgerne finansieres igennem Kommune Kredit og Pension Danmark udtræder af projektet ved indgåelse af en skibsbygningskontrakt.
- 2) Faaborg-Midtfyn Kommune vil efter de 20 år en leasingaftale eller et lån løber over, stå som 100% ejer af skibet frem for et delt ejerskab med Pension Danmark.

Der er betydelige besparelser ved den ny finansieringsmodel først og fremmest som følge af den lavere rentesats ved Kommune Kredit. Hertil kommer, at færgens restværdi efter 20 år alene tilfalder kommunen. Samlet set estimeres en total besparelse på op mod 63 mio. kr. over 20 år i forhold til den oprindelige løsning med Pension Danmark som finansieringspartner. Afdragene på lån eller leasingydelse til færgerne stiger med ca. 5% i forhold til det oprindelige budget. En følge af den ny aftale er nødvendigheden af at købe Pension Danmark ud af projektet, hvorfor det også er blevet markant dyrere at udtræde af projektet, hvis dette måtte blive aktuelt.

Samlet forventes de kommunale udgifter til afbetaling på lån og drift ikke at blive større end forudsat fra projektets start. Det forventes således heller ikke, at kommunens årlige omkostninger til færgedrift øges ved udskiftning af Faaborg III med en ny el-færge. Vi ser ind i en tid med stigende CO2 afgifter frem mod 2030, ligesom omkostningerne til vedligehold af Faaborg III stiger i takt med færgens alder. Faaborg III er allerede i dag omkostningstung i forhold til vedligehold, fejlsøgning og reparationer, hvor især den komplekse elektronik volder en del problemer.

I det forgangne år har arbejdet primært koncentreret sig om:

- 1) Forhandling af ny finansieringsaftale, som er en kompleks og tidskrævende opgave.
- 2) Konkurrenceudsættelse af A-komponenter. A-komponenter er en betegnelse for vitalt udstyr som f.eks. fremdrivere, batterier, redningsmidler, broudstyr mm.
- 3) Forberedelse af udbudsspecifikation.

Forhandlingerne af den ny finansiering har som nævnt været komplekse og tidskrævende. Under forhandlingerne har konsortiets arbejde været delvist sat i stå. Det har været medvirkende til, at udbuddet er ca. 4 måneder forsinket i forhold til den oprindelige tidsplan.

Der er på nuværende tidspunkt indgået foreløbige aftaler med leverandørerne af A-komponenter. Endelige bindende aftaler indgås snarest, så komponenterne kan indarbejdes i udbudsspecifikationen.

Udbudsspecifikationen offentliggøres inden for nærmeste fremtid og forventningen er, at der i april-maj 2025 foreligger et værftstilbud på bygning af færgen. Her kendes den reelle pris, og kommunalbestyrelsen skal derefter endeligt beslutte, om færgen skal bygges.

Hvor færgerne skal bygges, og i hvilket tempo de kan leveres, vides ikke før udbudsprocessen er afsluttet og byggeværftet er valgt.

Grundlæggende gennemføres projektet for at begrænse klimabelastningen fra sejladsen. Faaborg III har et stort brændstofforbrug, og har dermed en betydelig CO2 udledning. Det vil den naturligvis også have, når den sælges og sejler videre et andet sted i en årrække. Faaborg III vil dog tænkeligt blive indsat på en rute, hvor den afløser et ældre og mere klimatungt skib. En ny ejer vil givetvis skulle foretage en ombygning af et eller andet omfang, og man kan håbe at brændstofforbruget og dermed klimabelastningen også adresseres i den forbindelse. En ny el-færge ses derfor som et skridt i den rigtige retning til begrænsning af CO2 fra fossil afbrænding.

El-færger er efterhånden kendt teknologi, og der er ingen grund til at antage, at problemerne med E/F Ellen vil gentage sig ved en ny færge til Avernakø og Lyø. Ellen blev bygget som et forsknings- og udviklingsprojekt med støtte fra EU, og erfaringerne derfra indgår naturligvis i kommende projekter. Byggerækkefølgen af de første 5 standardfærger er i øvrigt aftalt til Aalborg, Svendborg, Slagelse, Odder og Faaborg-Midtfyn. Vi får således den sidste i rækken, hvilket passer os rigtigt fint i forhold til at undgå børnesygdomme. Risikoen for ustabil drift vurderes derfor højere ved fortsat drift med Faaborg III.

Den nye færge er fortsat dimensioneret til samme kapacitet som Faaborg III.